



**PENGARUH PATAHNYA *WING PONTON*
TERHADAP DAYA MUAT KAPAL KONTAINER
DI MV. PULAU HOKI**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**YULI DWI HARYANTO
NIT. 531611106045 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENGARUH PATAHNYA *WING PONTON*
TERHADAP DAYA MUAT KAPAL KONTAINER
DI MV. PULAU HOKI**

Disusun Oleh:

YULI DWI HARYANTO
531611106045 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 10 Agustus 2020

Dosen Pembimbing I

Materi

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19670605 199808 1 001

Dosen Pembimbing II

Penata Tk. I

SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM

(Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19661217 198703 2 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika Diploma IV

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar

Penata (III/c)

NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Pengaruh Patahnya *Wing Ponton* Terhadap Daya Muat Kapal Kontainer di MV. Pulau Hoki” karya,

Nama : Yuli Dwi Haryanto

NIT : 531611106045 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal.....

Semarang,

Penguji I



Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Penguji II



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

Penguji III



H. MUSTHOLIQ, MM, M.Mar E

Pembina (IV/a)
NIP. 19650320 199303 1 002

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Yuli Dwi Haryanto

NIT : 531611106045 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Pengaruh Patahnya *Wing Ponton* Terhadap Daya Muat Kapal Kontainer di MV. Pulau Hoki”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, /^o Agustus 2020

Yang menyatakan,



YULI DWI HARYANTO
NIT. 531611106045 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Jika kau lelah, maka beristirahatlah, jangan kau berhenti.
2. Tidak ada sesuatu apapun yang bisa disia-siakan. Berterima kasihlah kepada mereka yang datang, karena di balik cerita yang ada akan selalu menjadi pembelajaran.
3. Jika harus selalu melihat ke depan untuk mendapatkannya, jangan pernah sekalipun menengok ke belakang.

Persembahan:

1. Kedua Orang tua saya, Bapak Sugito dan Ibu Slamet Haryani, yang telah membantu secara moril dan materiil.
2. Kakek dan Nenek yang selalu memberi nasihat
3. Keluarga besar saya di Boyolali yang selalu memberikan motivasi
4. Adinda Putri Arna, orang yang paling istimewa dalam hidup saya
5. Almamater saya, PIP Semarang

PRAKATA

Alhamdulillah, puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan rahmat dan karunia yang diberikan kepada hamba-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi yang berjudul “Pengaruh Patahnya *Wing Ponton* Terhadap Daya Muat Kapal Kontainer di MV. Pulau Hoki” dapat terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama satu tahun satu hari praktik laut di perusahaan PT. Salam Pasific Indonesia Lines.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun ajaran 2019-2020 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran.

Dalam usaha penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sekaligus selaku Dosen pembimbing Materi.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Ibu Sri Purwantini, SE,S.Pd., MM, selaku Dosen pembimbing Penulisan.
4. PT. Salam Pasific Indonesia Lines yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk dapat melaksanakan praktek laut.

5. Seluruh *crew* kapal MV. Pulau Hoki yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data-data sehingga dapat terselesaikannya skripsi ini.
6. Teman-teman angkatan LIII dan kelas Nautika semester VIII, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang penulis cintai dan penulis banggakan.
7. Bapak dan Ibu tercinta, dan keluarga besar yang telah memberikan dukungan moril, spiritual, dan materiil kepada penulis selama penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dan memberi dukungan baik secara moril maupun materiil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pembaca, guna menambah pengetahuan tentang pencegahan patahnya *wing ponton* di kapal MV. Pulau Hoki.

Semarang,

2020

Penulis

YULI DWI HARYANTO
NIT : 531611106045.N

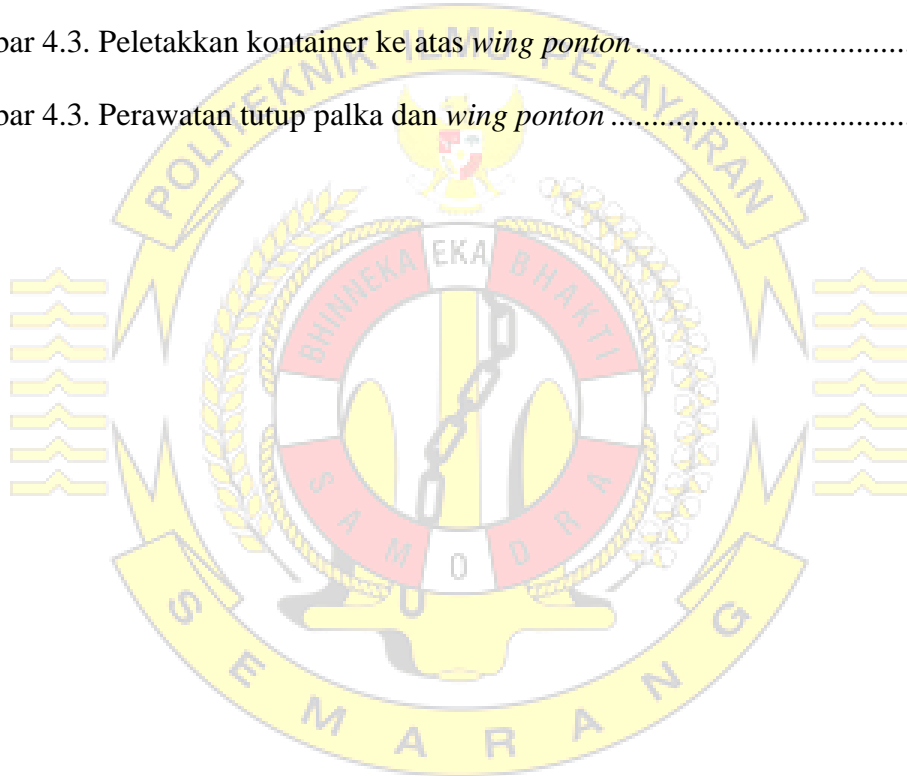
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Perumusan Masalah.....	3
1.3. Tujuan Penelitian	4
1.4. Manfaat Penelitian.....	4
1.5. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
2.1. Tinjauan Pustaka	8
2.2. Definisi Operasional.....	15

2.3. Kerangka Pikir	17
BAB III METODE PENELITIAN	18
3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian	18
3.2. Waktu dan Lokasi Penelitian	19
3.3. Sumber Data Penelitian	19
3.4. Teknik Pengumpulan Data	20
3.5. Teknik Analisis Data	24
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	26
4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian	26
4.2 Analisis Masalah	30
4.3 Pembahasan Masalah	38
BAB V PENUTUP	54
5.1. Kesimpulan	54
5.2. Saran	55
DAFTAR PUSTAKA.....	58
LAMPIRAN	60
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	72

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.3. Kerangka Pikir Penelitian.....	17
Gambar 4.1. Lambang Perusahaan PT. SPIL	26
Gambar 4.1. MV. Pulau Hoki	28
Gambar 4.1. <i>Wing Ponton</i> MV. Pulau Hoki.....	29
Gambar 4.3. Korosi pada bagian dalam <i>wing ponton</i>	40
Gambar 4.3. Peletakkan kontainer ke atas <i>wing ponton</i>	43
Gambar 4.3. Perawatan tutup palka dan <i>wing ponton</i>	51



DAFTAR TABEL

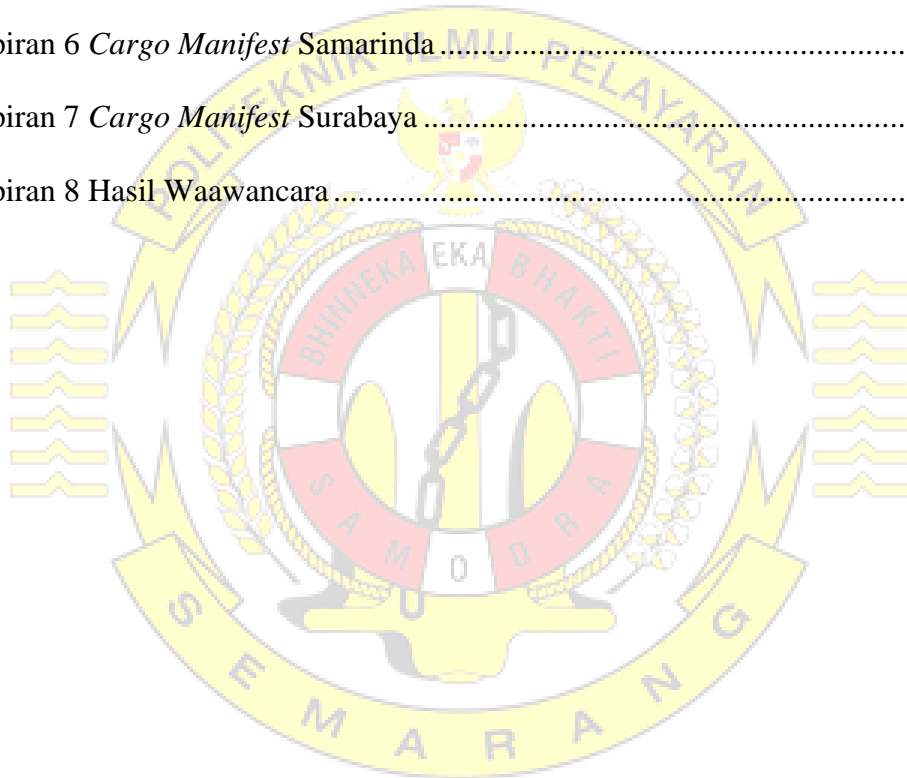
Tabel 4.1. Data-data Kapal (*Ship's Particular*) MV. Pulau Hoki.....28

Tabel 4.1. *Crew List* MV. Pulau Hoki.....30



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship's Particular</i> MV. Pulau Hoki	60
Lampiran 2 <i>Crew List</i> MV. Pulau Hoki	61
Lampiran 3 Daftar Kapal PT. SPIL.....	62
Lampiran 4 <i>Container Bay Plan</i> Samarinda	63
Lampiran 5 <i>Container Bay Plan</i> Surabaya.....	64
Lampiran 6 <i>Cargo Manifest</i> Samarinda	65
Lampiran 7 <i>Cargo Manifest</i> Surabaya	66
Lampiran 8 Hasil Waawancara	67



ABSTRAKSI

Haryanto, Yuli Dwi, 531611106045 N, 2020, “*Pengaruh Patahnya Wing Ponton Terhadap Daya Muat Kapal Kontainer di MV. Oulau Hoki*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. Pembimbing II: Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM.

Dewasa ini pengangkutan muatan menggunakan peti kemas (kontainer) lebih sering dilakukan. Penggunaan kontainer dianggap lebih cepat dan aman dibandingkan dengan jenis pemuatan lainnya. Dalam penyusunan pemuatan kontainer, sebagian muatan dimuat di dalam palka dan di atas tutup palka. Penempatan muatan harus memperhatikan *bay*, *row*, dan *tier* yang telah disusun dalam *container bay plan*. Ini bertujuan agar tidak ada ruang muatan yang tidak bisa dipakai. Ini tidak lepas dari prinsip penanganan muatan yaitu memenuhi ruang muat se penuh mungkin sesuai dengan daya muatnya. *Wing ponton* di kapal MV. Pulau Hoki menjadi bagian ruang muat kapal di atas tutup palka. Bila terjadi kerusakan akan berpengaruh pada daya muat kapal.

Metode penelitian ini adalah dengan menggunakan penelitian deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian yang diambil adalah data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara, dan diperkuat dengan adanya dokumentasi.

Hasil dari penelitian ini adalah dengan adanya kerusakan pada *wing ponton* yang patah, maka akan berpengaruh pada daya muat kapal. Faktor penyebab patahnya *wing ponton* adalah korosi, umur kapal, perawatan kapal, dan operator *crane*. Pengaruh yang terjadi jika terjadi patahnya *wing ponton* adalah pengurangan daya muat kapal. Pengurangan daya muat kapal akan mempengaruhi jadwal pemuatan kontainer ke atas kapal. Ini akan beresiko pada keterlambatan kedatangan kontainer di pelabuhan tujuan. Kontainer yang seharusnya akan dimuat pada saat itu harus ditunda hingga kapal kembali lagi ke pelabuhan muat. Upaya yang dilakukan untuk mencegah patahnya *wing ponton* adalah dengan perawatan yang baik pada bagian *wing ponton* yang mengalami korosi, menambahkan pelat baja ke bagian *wing ponton* yang sudah mulai bengkok, melakukan *Docking* kapal untuk penggantian *wing ponton* yang baru pada *wing ponton* yang sudah tidak layak kondisinya.

Kata Kunci: Kontainer, pemuatan, pengaruh, *wing ponton*, daya muat.

ABSTRACT

Haryanto, Yuli Dwi, 531611106045 N, 2020, “*Pengaruh Patahnya Wing Ponton Terhadap Daya Muat Kapal Kontainer di MV. Oulau Hoki*”, Diploma IV Program, Nautical Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. Advisor II: Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM.

Nowadays, transportation of cargo using containers is more frequent. The use of containers is considered faster and safer compared to other types of loading. In the preparation of container loading, part of the cargo is loaded in the hold and on the hatch cover. Load placement must pay attention to the bay, row and tier that have been arranged in the container bay plan. This is intended so that there is no cargo space that cannot be used. This is inseparable from the principle of handling the charge that is to fill the load space as fully as possible in accordance with its loading capacity. Wing ponton on MV. Pulau Hoki is part of the ship's cargo hold on the hatch cover. If there is damage it will affect the loading of the ship.

The method of this research is to use qualitative descriptive research. Sources of research data taken are primary and secondary data. Data collection techniques by observation, interview, and strengthened by the presence of documentation.

The results of this study are the damage to the broken wing ponton, it will affect the loading capacity of the ship. Factors causing wing ponton breakage are corrosion, age of the ship, vessel maintenance, and crane operators. The effect that occurs if a wing pontoon breaks is a reduction in the loading capacity of the ship. Reduction in ship loading will affect the container loading schedule. It will risk the arrival of containers at the port of destination delay. Containers which should be loaded at that time must be postponed until the ship returns to the loading port. Efforts are made to prevent the break of the wing ponton by taking good care of the wing ponton that has corrosion, adding steel plates to the wing ponton that has begun to bend, docking the ship to replace the new wing ponton on the wing ponton that is not in good condition .

Keywords: Container, loading, effect, wing ponton, loading capacity

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dewasa ini dengan perkembangan dari dunia pelayaran yang sangat pesat akan suatu kebutuhan transportasi laut di suatu negara, peranan perusahaan pelayaran dalam dunia maritim sangatlah penting dalam menunjang perekonomian suatu bangsa. Maka dari itu suatu perusahaan pelayaran juga harus menyediakan suatu transportasi laut dengan kapasitas angkutan yang optimal untuk mengangkut barang/komoditi ke suatu daerah yang relatif banyak dan tepat waktu.

Salah satu alat transportasi laut pengangkut barang/komoditi adalah kapal peti kemas (kontainer). Dengan berkembang pesatnya industri pelayaran, pengangkutan barang/komoditi dengan peti kemas diharapkan bisa menjadi lebih cepat dan aman.

Dalam penyusunan pemuatannya, sebagian muatan dimuat di dalam palka dan sebagian lagi di muat di atas dek. Penempatan muatan peti kemas harus memperhatikan *bay*, *row*, dan *tier* sesuai dengan *bay plan* yang telah dipersiapkan. Dan pengaturan muatan lebih diperhatikan pada saat membuat bay plan terkait dengan jenis muatan, terutama muatan berbahaya di atas dek yang harus di tempatkan pada bagian atas depan.

Pada prinsipnya, pemuatan atau pemadatan itu meliputi lima faktor yang perlu diperhatikan, yaitu:

- 1.1.1. Melindungi kapal,
- 1.1.2. Melindungi muatan,
- 1.1.3. Keselamatan buruh dan anak buah kapal,
- 1.1.4. Melaksanakan pemuatan secara sistematis,
- 1.1.5. Memenuhi ruang muatan se penuh mungkin sesuai dengan daya muatnya.

Berdasarkan pengalaman penulis pada saat melaksanakan praktek laut di kapal kontainer MV. Pulau Hoki, dalam memenuhi ruang muatan secara penuh dan baik sesuai dengan daya muatnya maka perlu diketahui terlebih dulu terkait dengan istilah “*Broken Stowage*”. *Broken Stowage* adalah besarnya ruang muat yang tidak dapat dimanfaatkan untuk pengaturan muatan. Penyebab terjadinya *broken stowage* adalah: bentuk ruang muat dan muatan itu sendiri, jenis muatan, kemampuan buruh / pekerja, penggunaan penerapan (*dunnage*).

Salah satu broken stowage yang dialami oleh penulis adalah dikarenakan bentuk ruang muat yang mengalami kerusakan. Pada saat kapal melakukan pelayaran dari Surabaya menuju ke Samarinda, kerusakan terjadi pada sayap tutup palka (*wing ponton*). Patahnya wing ponton yang merupakan bagian dari ruang muat di atas dek kapal, menjadikan kontainer

tidak bisa diletakkan di atasnya sehingga pada saat itu terjadi pengurangan daya muat kapal. MV. Pulau Hoki sendiri memiliki kapasitas daya muat kontainer sebanyak 488 TEUS, namun dengan berkurangnya daya muat kapal yang diakibatkan oleh patahnya wing ponton tersebut kapasitasnya menjadi 476 TEUS. Patahnya wing ponton diduga karena bagian dalam dari wing ponton tersebut mengalami korosi, perawatan pada badan kapal yang kurang maksimal, dan kemungkinan berat kontainer yang melebihi ketentuan.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan mengambil judul skripsi “Pengaruh Patahnya *Wing Ponton* Terhadap Daya Muat Kapal Kontainer di MV. Pulau Hoki”. Perawatan kapal dan upaya pencegahan korosi diharapkan dapat mencegah patahnya *wing ponton* pada saat memuat kontainer di atas dek.

1.2. Perumusan Masalah

Dengan meneliti tentang patahnya *wing ponton* yang dikarenakan oleh bermacam-macam faktor dan dapat menimbulkan permasalahan, maka diperlukan berbagai penanganan khusus pada pengaturan muatan dan perawatan kapal itu sendiri. Dengan begitu diharapkan pada saat melakukan pemuatan dan pelayaran tidak terjadi hal serupa yang mengakibatkan berkurangnya jumlah muatan yang dapat dimuat di atas kapal dan

mengganggu keselamatan muatan dan anak buah kapal. Oleh karena itu, penulis memfokuskan pokok-pokok permasalahan sebagai berikut:

- 1.2.1. Apa faktor-faktor yang menjadi penyebab patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki?
- 1.2.2. Bagaimana akibat patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki?
- 1.2.3. Upaya apa saja dalam mencegah patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian skripsi ini adalah sebagai berikut :

- 1.3.1. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki.
- 1.3.2. Untuk mengetahui akibat dari patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki.
- 1.3.3. Untuk mengetahui upaya dalam mencegah patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki.

1.4. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian dan penulisan skripsi ini, maka penulis berharap dapat tercapai berbagai manfaat, antara lain:

- 1.4.1. Manfaat Secara Teoritis
 - 1.4.1.1. Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan, pengalaman, dan pengetahuan bagi penulis dan pembaca dalam dunia kerja nantinya tentang bagaimana penanganan

kerusakan pada wing ponton yang menjadi bagian dari ruang muat kontainer.

- 1.4.1.2. Memberikan sumbangan pemikiran bagi pembaca baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga pada akhirnya bisa menjadi bahan peningkatan dalam hal penanganan muatan peti kemas.

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1. Bagi *Crew* Kapal

- 1.4.2.1.1 Memberikan masukan dan pemahaman pentingnya perawatan kapal selama pelayaran.

- 1.4.2.1.2 Sebagai acuan agar *crew* kapal dapat menerapkan hasil penelitian tentang patahnya *wing ponton* di dunia kerja.

1.4.2.2. Bagi Perusahaan Pelayaran

- 1.4.2.2.1. Sebagai acuan lamanya kapal melakukan *docking*.

- 1.4.2.2.2. Memantau kinerja pelayanan perusahaan *docking* kapal.

- 1.4.2.2.3. Menjadikan semangat baru bagi pihak-pihak yang terkait, agar dapat memberikan pelayanan jasa pengiriman barang/komoditi yang prima.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah mengetahui pokok-pokok permasalahan dan bagian-bagian skripsi ini maka penulis membagi skripsi ini menjadi beberapa bagian yang saling berkesinambungan satu sama lain sehingga tercapai tujuan dari penulisan skripsi ini. Dan juga di dalamnya tercantum halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman motto dan persembahan, daftar isi, dan abstraksi. Pada akhir skripsi juga terdapat kesimpulan dan saran sesuai pokok permasalahan. Pada isi dari skripsi ini terbagi menjadi lima bab yaitu:

1.5.1. BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini dijelaskan tentang uraian yang melatarbelakangi pemilihan judul, rumusan masalah yang akan diambil, tujuan dan manfaat penelitian, dan sistematika penulisan agar dapat dengan mudah dipahami oleh pembaca.

1.5.2. BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan tentang uraian yang terperinci mengenai teori-teori yang berkaitan dengan pembahasan masalah yang digunakan sebagai landasan teori yang mendukung definisi operasional dan kerangka pikir.

1.5.3. BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang pemilihan metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data penelitian, cara-cara pengumpulan

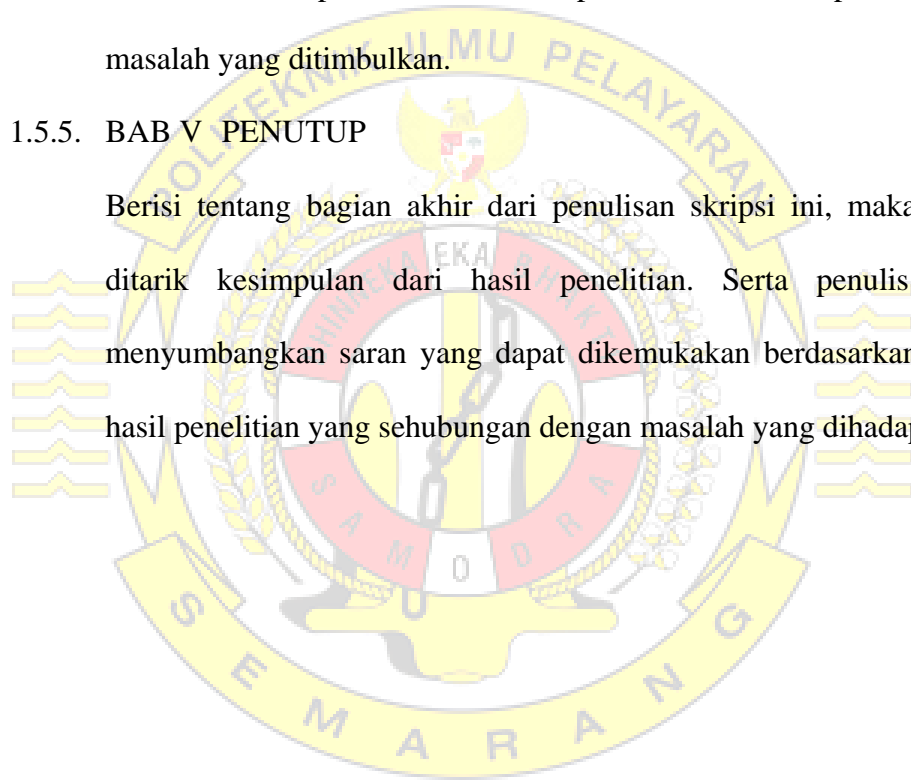
data, dan teknik analisis data guna menyelesaikan permasalahan yang ada.

1.5.4. BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi gambaran umum yang ada di kapal dan uraian hasil penelitian dari permasalahan yang ada seperti objek yang diteliti, temuan penelitian, analisa permasalahan, dan pembahasan masalah yang ditimbulkan.

1.5.5. BAB V PENUTUP

Berisi tentang bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil penelitian. Serta penulis juga menyumbangkan saran yang dapat dikemukakan berdasarkan pada hasil penelitian yang sehubungan dengan masalah yang dihadapi.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengaruh

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengaruh adalah gaya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang.¹ Pengaruh merupakan suatu daya atau kekuatan yang timbul dari sesuatu, baik itu orang maupun benda serta segala sesuatu yang ada di alam sehingga mempengaruhi yang ada di sekitarnya.²

2.1.2. Wing Ponton (Sayap Tutup Palka)

Menurut Thamrin Rais, *wing ponton* adalah bagian dari *ponton* yang dilebihkan panjangnya di bagian paling tepi menyerupai sayap sebagai penopang.³ Menurut Wasimun, *ponton* adalah jenis tutup palka yang terdiri dari beberapa panel *ponton* yang terbuat dari bahan pelat baja yang terpasang melintang diatas lubang palka.⁴ Tutup palka jenis ini harus dilengkapi dengan penutup tambahan berupa Terpaulin, yang berfungsi untuk menghindari air masuk dari sela-sela *ponton* tutup palka. Jenis ini untuk membuka dan menutupnya dilakukan secara manual dengan pengangkatannya

¹ Hasan Alwi, dkk, Kamus Besar Bahasa Indonesia (Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional Balai Pustaka, 2005), hlm 849

² Yosi Abdian Tindaon, "Pengertian Pengaruh", diakses dari <http://yosiabdiantindaon.blogspot.co.id/2012/11/pengertian-pengaruh.html>, pada tanggal 3 Juli 2020 pukul 20.15

³ Thamrin Rais, Bangunan Kapal (Bandung, PT. Tarsito, 1988), hlm 116.

⁴ Wasimun, "(Hatch Cover) Tutup Palka Pada Kapal", diakses dari <https://www.maritimeworld.web.id/2011/03/hatch-cover-tutup-palkah-pada-kapal.html>, pada tanggal 24 Maret 2020 pukul 13.47

menggunakan derek kapal. Tutup palka jenis ini terdapat pada kapal barang jenis pelayaran terbatas (*coaster*) s/d ukuran DWT 3000 ton atau beberapa kapal barang era tahun 1960 – 1970. Pengoperasian buka dan tutup jenis ini cukup memakan waktu, karena *ponton* harus diangkat satu persatu. Biasanya satu lubang palka dapat memiliki *ponton* sampai 8 – 10.

2.1.3. Daya Muat

Menurut H.G.M Kok dan E.G. Van Lonkhuijsen, daya muat juga dinamakan “bobot mati” (*deadweight*) yaitu berat yang harus dimuat ke dalam kapal kosong, supaya terbenam ke dalam air laut sampai garis air muat. Oleh karena itu, daya muat meliputi berat muatan, bahan bakar, balast air, provian, awak dan penumpang kapal serta semua inventaris kapal.

Kadang-kadang digunakan sebutan “berat kosong” (*lightweight*), yang dimaksudkan adalah berat kapal sendiri, dengan semua alat-alat bantu, ditambah air ketel dan air pendingin untuk motor, tidak termasuk bahan bakar.⁵

2.1.4. Kapal Kontainer

Menurut Undang-Undang No. 17 tahun 2008, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan

⁵ H.G.M Kok, E.G. Van Lonkhuijsen, *Bangunan Kapal* (Jakarta: PT. Triasko Madra, 1983), hlm 13.3.

terapung yang tidak berpindah-pindah.⁶ Dengan demikian, kapal tidaklah semata alat yang mengapung saja, namun segala jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan, sekalipun ia berada di bawah laut seperti kapal selam..

Menurut Capt. Suzdayan M. Mar, kapal pengangkut kontainer adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut kontainer.⁷ Biasanya pada kapal-kapal ini akan dilengkapi dengan alat-alat untuk dudukan serta penahan kontainer (*container base cone*) sering disebut sepatu kontainer. Begitu juga untuk kekuatan geladaknya harus cukup kuat menahan kontainer yang diangkutnya. Oleh karena itu kapal pengangkut kontainer dapat dibedakan sebagai berikut:

2.1.3.1. Kapal Semi Kontainer

Kapal semi kontainer adalah kapal yang biasa digunakan untuk mengangkut kontainer bersama – sama dengan muatan yang tidak dimuat dalam kontainer (*break bulk*), dengan kata lain muatan yang dibungkus secara konvensional. Pada bagian bagian – bagian palka atau ruang muat dari kapal ini terdapat lubang – lubang untuk pemasangan *base cone* bila akan dimuati kontainer yang juga terdapat diatas geladaknya. Kapal – kapal jenis ini biasanya tidak dipasang *cell guide*, karena bila dipasang

⁶. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Bab 1, pasal 1

⁷ Suzdayan, Container Ships and Cargo Securing Training (Jakarta: PT. Tangguh Samudra Jaya. 2012) hlm 6

akan menghalangi muatan *break bulk* serta ruangan untuk *break bulk* cargonya akan berkurang.

2.1.3.2. Kapal *Full Container*

Kapal jenis ini digunakan hanya untuk mengangkut kontainer. Pada ruangan – ruangan muat sudah dipasang *cell guide* sehingga kontainer yang akan dimuat kedalam ruang muat dapat dengan mudah diarahkan melalui *cell guide*. Diatas geladak kapal biasanya juga dipasang *cell guide*. Selain berfungsi untuk mengarahkan kontainer pada tempat kedudukannya didalam palka (*in hold*) dan di atas palka (*on deck*), *cell guide* juga berfungsi sebagai penahan kontainer terhadap gaya-gaya kapal yang timbul pada saat kapal berlayar dilaut bebas.

2.1.5. Kontainer

Menurut Capt. Suzdayan M. Mar, Kontainer adalah kotak besar dari berbagai ukuran dan terbuat dari berbagai jenis pembangunan yang kegunaannya untuk pengangkutan barang-barang baik melalui darat, laut maupun udara.⁸ Hal-hal yang bertalian dengan ukuran-ukuran, definisi-definisi, jenis-jenis dan lain sebagainya ditetapkan oleh ISO (*International Organization for Standardization*), karena pada mulanya *container* dibangun dari berbagai macam ukuran yang tidak seragam. Jenis-jenis *container* dapat dibedakan menjadi sebagai berikut:

⁸Ibid, hlm 14

2.1.4.1. *General Cargo Container*

Container jenis ini berfungsi untuk mengangkut berbagai jenis muatan kering atau general cargo yang tidak memerlukan pemeliharaan khusus. *Container* semacam ini sangat sesuai untuk memuat barang yang dikemas dalam karton, pada lantai dan dinding.

2.1.4.1.1. *Container 20 kaki (twenty footer container)*

yang mempunyai dimensi ukuran:

Panjang : 6 m

Lebar (08') : 2.4 m

Tinggi : 2.4 m

Daya angkut maksimum : 18 tonnes

Berat kosong *container* : 2 – 2.5 tonnes

2.1.4.1.2. *Container 40 kaki (fourty footer container)* yang

mempunyai dimensi ukuran:

Panjang (40') : 12 m

Lebar (08') : 2.4 m

Tinggi : 2.4 m

Daya angkut maksimum : 30.4 tonnes

Berat kosong *container* : 3.5 tonnes

2.1.4.2. *Thermal Container*

Atau disebut juga *container* yang mempunyai sistem pengatur udara. *Container* ini berfungsi untuk

mengangkut muatan beku dengan suhu yang dapat dikontrol, biasanya berisi muatan yang ongkos angkutnya tinggi. Mempunyai konstruksi tertutup dengan dinding, lantai, atap, dan pintu yang semuanya dilapisi dengan insulasi untuk mengurangi terjadinya perubahan suhu antara bagian dalam dan bagian luar. Untuk pengatur suhu dipasang alat pengatur suhu, dimana sumber listriknya diambil dari kapal. Tetapi dengan adanya sistem insulasi dan dilengkapi dengan alat pendingin serta generator pembangkit listrik membuat berat *container* menjadi banyak sehingga muatan yang dapat dimuat relatif terbatas.

2.1.4.3. *Dry Bulk Container*

Container ini cocok untuk mengangkut muatan kering yang dicurah dan mudah bergeser seperti beras, gandum, biji-bijian dan lain-lain. Untuk pengisian muatan biasanya menggunakan lubang-lubang di bagian atas sebagaimana pintu palka. *Container* jenis ini mempunyai pintu biasa dan pintu kecil yang berfungsi untuk membongkar muatan dengan cara menaikkan salah satu ujung *container*. Juga untuk mempercepat proses bongkar, dilengkapi dengan alat penggetar agar muatan lebih mudah untuk meluncur ke bawah.

2.1.4.4. *Tank Container*

Bangunannya berupa sebuah tangki yang dipasang dalam kerangka *container* dan sesuai dengan dimensi yang telah ditetapkan oleh ISO. Berfungsi untuk mengangkut muatan yang berbentuk cair.

2.1.4.5. *Open Top Container*

Container ini bagian atasnya terbuka dan mempunyai pintu pada salah satu ujung, *container* jenis ini cocok untuk memuat barang-barang yang ukurannya relatif besar dan tingginya melebihi sehingga bila tak memungkinkan dimuat dari pintu depan maka dapat dimuat dari atas.

2.1.4.6. *Open Side Container*

Container jenis ini mempunyai dinding pada salah satu sisi atau kedua-duanya bisa dibuka dan ditutup. Pemuatan bisa dilakukan dari 14 salah satu sisi ataupun kedua belah sisi *container*, serta juga biasa dimuati dari pintu. Dengan adanya langit-langit yang bersifat tetap menyebabkan *container* ini tahan terhadap panas dan hujan.

2.1.4.7. *Platform Container*

Container jenis ini hanyalah terbentuk dari bagian lantai *container* dengan *corner casting* atau lubang pengangkatnya terletak pada keempat sudutnya, tetapi

tanpa mempunyai tiang sudut (*corner post*). *Container* jenis ini tidak bisa dihibob dengan *spreader* biasa, tetapi saat menghibob menggunakan *lift lock sling* ataupun *spreader* biasa yang disambung dengan sling rantai yang dipasang pada keempat sudutnya.

2.2. Definisi Operasional

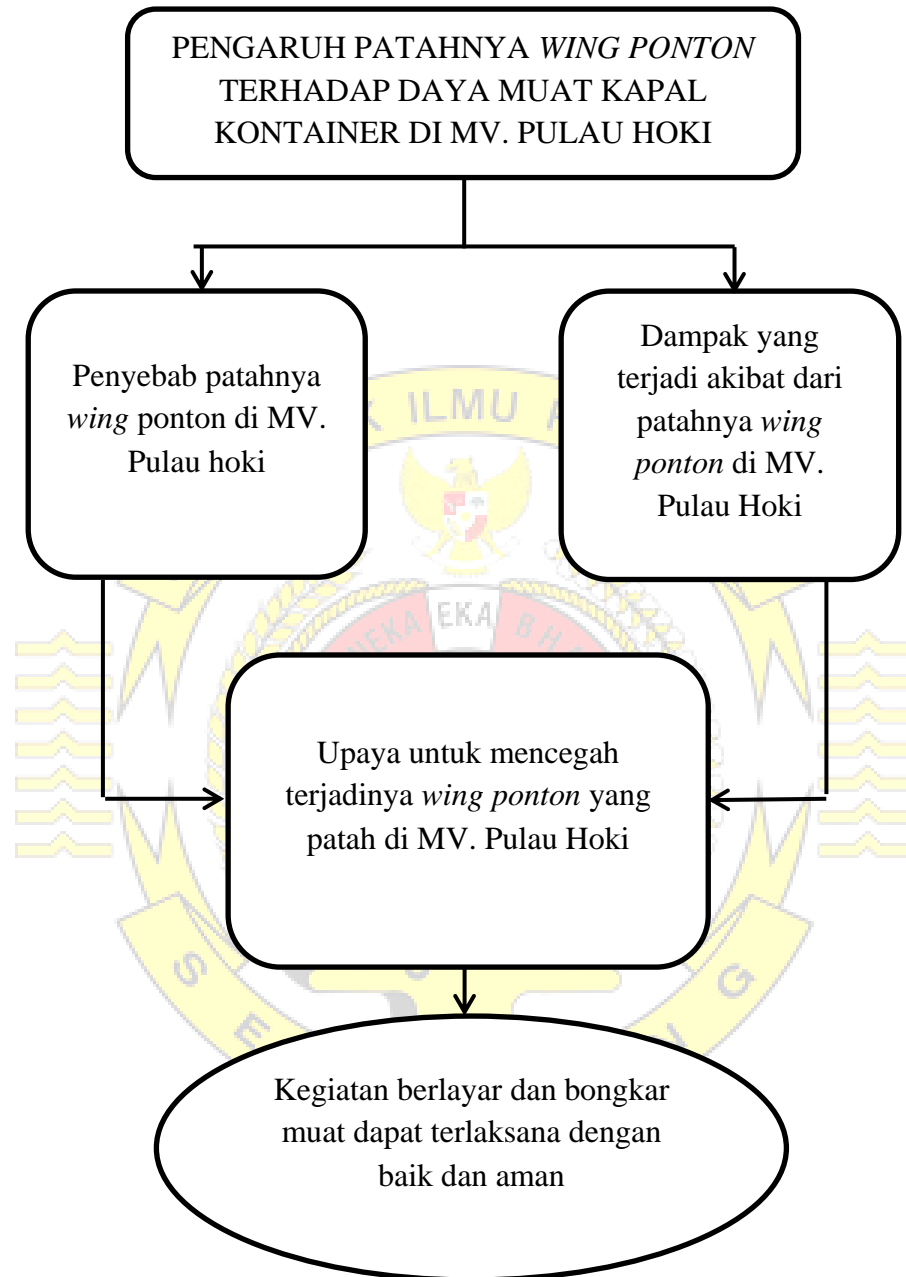
Untuk memudahkan pembaca dalam memahami istilah-istilah yang terdapat dalam skripsi, maka penulis memberikan pengertian-pengertian yang kiranya dapat membantu pembaca memahami dan memberikan kemudahan pada penulis dalam pembahasan skripsi yang dikutip dari beberapa buku yaitu sebagai berikut:

- 2.2.1. *Container Bay Plan* adalah bagan pemuatan kontainer secara membujur, melintang dan tegak.
- 2.2.2. *Bay* adalah pembagian muatan secara membujur dari haluan sampai buritan dari nomor satu dan seterusnya.
- 2.2.3. *Row* adalah pembuat muatan secara melintang dari tengah ke kiri untuk *row* genap, dan dari tengah ke kanan *row* ganjil.
- 2.2.4. *Tier* adalah pembagian susunan muatan kontainer secara vertikal.
- 2.2.5. Korosi adalah peristiwa perusakan logam oleh karena terjadinya reaksi kimia antara logam dan za-zat di lingkungannya membentuk senyawa yang tidak dikehendaki.
- 2.2.6. *Broken Stowage* adalah besarnya ruang muat yang tidak dapat dimanfaatkan untuk pengaturan muatan.

- 2.2.7. *Cell Guide* adalah tiang pengampit untuk pemadatan peti kemas guna memantapkan kedudukan peti kemas pada tempatnya (sistem angkut peti kemas).
- 2.2.8. *Stevedore* adalah pelaksana penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat di atas kapal.



2.3. Kerangka Pikir



Gambar 2.3. Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

5.1.1. Faktor-faktor penyebab patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki yaitu korosi yang dapat berdampak pada menipisnya lapisan pelat baja penyusun konstruksi kapal, umur kapal yang sudah cukup tua, perawatan kapal yang kurang dan tidak sesuai prosedur yang sudah ditentukan, operator *crane* yang tidak memperhatikan kondisi kapal pada saat pemuatan dan menimbulkan benturan-benturan pada saat meletakkan kontainer, dan berat maksimal kontainer.

5.1.2. Dampak yang diakibatkan dari patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki yaitu dengan timbulnya korosi pada *wing ponton* maka pada bagian tersebut lama kelamaan akan mengalami kerusakan, umur kapal yang sudah cukup tua akan berdampak pada kekuatan *wing ponton* sehingga apabila *wing ponton* tersebut patah maka daya muat kapal akan berkurang, kontainer yang jadwal pengangkutan ke atas kapalnya pada saat itu harus ditunda hingga kapal kembali lagi ke pelabuhan tersebut, perawatan kapal yang kurang dan tidak sesuai prosedur yang sudah ditentukan akan mengakibatkan terjadinya korosi yang akan berdampak pada menipisnya lapisan pelat baja sehingga pada *wing ponton* lama kelamaan akan patah dan akan berakibat pada berkurangnya daya muat kapal yang semula dapat menampung hingga 488 Teus berkurang menjadi 476 Teus, operator

crane yang pada saat meletakkan kontainer dengan liar dan tidak memperhatikan kondisi kapal dan menimbulkan benturan-benturan ke kapal akan mengakibatkan kerusakan konstruksi kapal, pada *wing ponton* lama kelamaan akan bengkok dan akhirnya akan patah, ini akan berakibat pada *container bay plan* yang sudah dibuat dari *stevedore* harus dibuat ulang oleh Mualim I, berat maksimal melebihi kapasitas maksimal akan menimbulkan kerusakan pada *wing ponton* dan akan berpengaruh pada daya muat kapal.

- 5.1.3. Upaya dalam mencegah patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki yaitu perawatan kapal pada bagian pelat baja yang mengalami korosi, *wing ponton* yang cukup tua mengakibatkan lemahnya kekuatan konstruksinya maka perlu adanya penambahan pelat baja pada bagian tersebut, penggantian pelat baja yang sudah tidak layak dapat dilakukan pada saat *Docking* kapal, perawatan kapal terutama pada bagian *wing ponton* harus mendapat perhatian khusus dan dilakukan dengan sesuai prosedur yang sudah ditentukan, operator *crane* yang melakukan peletakkan kontainer dengan liar dan mengakibatkan benturan sebelumnya harus dilakukan koordinasi untuk menghindari patahnya *wing ponton*.

5.2. Saran

Berdasarkan analisa, pembahasan, dan kesimpulan diatas, maka penulis mengemukakan saran yang mungkin dapat bermanfaat sebagai berikut:

5.2.1. Sebaiknya perusahaan memberikan perhatian khusus terhadap kapal-kapal yang memiliki trayek pelayaran yang cukup padat. Perhatian khusus ini berkaitan dengan perawatan kapal terutama pada *wing ponton*. Karena dengan adanya trayek yang cukup padat dan didukung dengan performa kapal yang baik, maka pengiriman muatan dari satu daerah ke daerah yang lain akan berjalan dengan lancar. Perusahaan selaku pemilik armada dapat membeli kapal baru. Ini bertujuan untuk mengurangi biaya perawatan kapal karena harus membeli *sparepart* secara terus menerus untuk perbaikan kapal yang sudah berumur cukup tua.

5.2.2. Sebaiknya Nakhoda selaku orang memiliki kedudukan tertinggi di atas kapal dan Mualim I selaku perwira kapal yang bertanggung jawab atas muatan dan konstruksi kapal, agar tetap memperhatikan kinerja semua anak buah kapal. Ini berkaitan dengan perawatan kapal pada *wing ponton* yang harus dilaksanakan sesuai prosedur yang sudah ditentukan, supaya kondisi *wing ponton* tetap terjaga dan tidak cepat rusak konstruksinya. Pihak kapal tetap melakukan koordinasi dengan pihak operator *crane* pada saat kegiatan bongkar muat. Ini berkaitan dengan proses kegiatan bongkar muat agar dilaksanakan dengan kehati-hatian terutama pada saat meletakkan kontainer ke atas *wing ponton*. Operator *crane* sebaiknya juga diberikan pelatihan lagi supaya pada saat meletakkan kontainer tidak terjadi benturan-

benturan yang dapat mengakibatkan kerusakan pada kapal dan *wing ponton*.

- 5.2.3. Upaya pencegahan *wing ponton* yang patah sebaiknya dilakukan dengan semaksimal mungkin agar tidak terjadi *wing ponton* yang patah. Pelaksanaan upaya pencegahan *wing ponton* yang patah juga sebaiknya sesuai dengan prosedur yang sudah ditentukan.



DAFTAR PUSTAKA

- Alwi, H. 2005, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Departemen Pendidikan Nasional
Balai Pustaka, Jakarta.
- Arikunto, S. 2002 *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*, PT. Rineka
Cipta, Jakarta.
- Fathoni, A. 2006, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- Kok H.G.M., Van Lonkhuijsen E.G. *Bangunan Kapal*, PT. Triasko Madra,
Jakarta.
- Lexy J. M. 2007, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya Offset,
Bandung.
- Pemerintah Indonesia, 2008, *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17
Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Lembaran RI Tahun 2008, No. 6,
Sekretariat Negara, Jakarta.
- Rais, T. 1998, *Bangunan Kapal*, PT. Tarsito, Bandung.
- Sudijono, A. 1996, *Pengantar Evaluasi Pendidikan*, PT. Raja Grafindo Persada,
Jakarta.
- Sugiyono, 2009, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif, R&D*, CV. Alfabeta,
Bandung.
- Suzdayan, 2012, *Container Ships and Cargo Securing Training*, PT. Tangguh
Samudra Jaya, Jakarta.

Tindaon, Y.A. (2012, November). *Pengertian Pengaruh*, Diambil dari

<http://yosiabdiantindaon.blogspot.co.id/2012/11/pengertian-pengaruh.html>,

Diakses pada tanggal 3 Juli 2020.

Wasimun, (2017, Maret). *(Hatch Cover) Tutup Palka Pada Kapal*, Diambil dari:

<https://www.maritimeworld.web.id/2011/03/hatch-cover-tutup-palkah-pada-kapal.html>, Diakses pada tanggal 24 Maret 2020.



Lampiran 1: Ship's Particular MV. Pulau Hoki

Perusahaan Pelayaran Nusantara
 PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
 Kantor Pusat : Jl. Karet No. 104 – SURABAYA
 Telepon : (031) 3533989 (Hunting) fax.: (031) 3532793
 E-mail : salamsp@spil.co.id

SHIP'S PARTICULARS

1. Ship's Name	: MV. Pulau Hoki(ex Hong Pu 65)
2. Call Sign	: PMOV
3. Nationality	: Indonesia
4. Port of Registry	: Jakarta
5. Owner	: PT. SPIL
6. IMO Number	: 9548976
7. MMSI Number	: 525015391
8. Official number	: GT. 6279 No. 2437/Ka
9. Type of Vessel	: Container Ship
10. Container Capacity	: In Hold-244 Ts, on deck -240 Ts, Total -484 Ts.
11. Construction	: Single Deck, 3 Hatches Ponton System
12. Maker	: JIANGHAI SHIPYARD CO, LTD – China
13. Delivery	: 10 November 2008
14. DWT / GRT / NRT	: 9,200 / 6,285 / 3,583 Ton
15. LOA / LBP	: 120,975 / 114.0 Meter
16. Breadth moulded	: 20,80 Meter
17. Depth moulded	: 8,00Meter
18. Maximum S. Draft	: 6,15 Meter
19. Height Keel to Entena	: Meter
20. Service speed	: 11.0 knot
21. Class	: BKI
22. Main Engine	: GUANGZHOU DIESEL, 2 Unit@2.060 KW/2.800HP
23. Auxiliary Engine	: YICHAI ZIBO, 2 Unit @ 250 KW/448 HP
24. Emergency Generator	: CUMMINS MARATHON, 64 KW
25. Cargo Crane	: 2 Unit, SWL 30 T & 50 Ton
26. FO / DO Tank Capacity	: 260,6 Ton / 37,24 Ton
27. Fresh Water Tank Caps	: 196,6 Ton
28. Ballast Water Tank Cap	: 3,933Ton
29. Anchor chain	: Starboard - 9 Shackle, Port - 7 Shackle
30. Life Boat	: 2 Unit, 2 x 20 Persons
31. Inflatable Life Raft	: 3 unit, 2 x 20 Persons, 1 x 15 Persons

KM. PULAU HOKI, 10 Agustus 2019




Lampiran 2: Crew List MV. Pulau Hoki

PT. Pelayaran SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
CREWLIST KM. PULAU HOKI / PMQV

NO	N A M A	JABATAN	PERJANJIAN KERJA LAUT (NOMOR)	BUKU PELAUT		SERTIFIKAT KEAHLIAN		
				NOMOR	BERLAKU S/D	TINGKAT	NOMOR	BST (NOMOR)
1	Capt. NONO ABRU SUHARTONO	Nakhoda	4694 / PKL.SBA/V/2019	E 087191	20-05-2021	ANT-I	620006022N10214	6200060221
2	MUSTANG.T	Mualim I	8697/PKL.SBA/X/2019	F 170024	05-08-2021	ANT-II	6201004261N20218	6201004261
3	RAHMAT	Mualim II	2273/PKL.SBA/IV/2020	F 162576	14-08-2021	ANT-II	6201394589N20418	6201394589
4	PRASETYA SURYAATMAJA	Mualim III	1547/PKL.SBA/IV/2020	F 328670	19-03-2023	ANT-III	6211553030N30518	6211553030
5	GATUT HARI PURWONO	KKM	NO.585/PKL.SBA/V/2020	F 180039	14-11-2021	ATT-I	6200014038T10216	6200014038
6	GUNAWAN ADI PRABOWO	Masinis II	2541/PKL.SBA/IV/2019	F 090635	25-01-2021	ATT-II	6201640705T20116	6201640705
7	GARCIA INDRA SAMUDRA	Masinis III	2054/VII/SMD/2019	F 328877	08-04-2023	ATT-III	6202006810T30316	6202006810
8	GABE ROBEMA SHALOH	Masinis IV	PK.301/2052/VIUK SMD/2019	F 228519	12-03-2022	ATT-III	6211420170T30118	6211420170
9	M.FAIDIR ROHMAN AZZUHRI	Elektrician	1807/PKL.SBA/II/2019	F 031890	15-06-2022	E.T.O	6201945238E201508	6211585228
10	ERI YUDA JAYA	Serang	1219/PKL.SBA/II/2019	F 183522	19-09-2021	ABLE DECK	6200043539A0517	6200043539
11	MASHUDI	Mandor Mesin	PK.301/1078/XIV/SMD/2018	F 268219	03-09-2022	ABLE ENGINE	6201009218A20517	6201009218
12	ADITYA YOGA PAMUNGKAS	Juru Mudi 1	1545/PKL.SBA/II/2020	E 154522	25-04-2022	ANT-III	6211613541N30319	6211613541
13	YOHANES HONG ADEI	Juru Mudi 2	2272/PKL.SBA/IV/2020	F 308518	20-01-2023	ANT-V	6201508531N50515	6201508531
14	ARIF WAHYU HIDAYAT	Juru Mudi 3	3089/PKL.SBA/VI/2020	E 157358	22-02-2022	RATINGS	6211590620330717	6211590620
15	ABDUL ROHM	Juru Minyak 1	5807/PKL.SBA/VI/2019	F 221639	27-04-2022	RATING ENGINE	6202199826350715	6202199801
16	WAHYU SETYO UTOOMO	Juru Minyak 2	3380/PKL.SBA/V/2019	E 020608	08-11-2020	ABLE ENGINE	6211443070A20518	6211443070
17	AHMED IBRAHIM ASMORO DEWIC	Juru Minyak 3	NO.587/PKL.SBA/V/2020	E 157794	28-02-2022	ATT-III	6211579827T30119	6211579827
18	RIYANTO	Juru Masuk	3996/PKL.SBA/V/2019	E 088035	13-07-2021	BST	6200567241016517	6200567241
19	SURYA EKA PRATAMA	Kadef Mesin		F 203514	14-01-2022	BST	6211842560010318	6211842560
20	WAHYU LUCKY SAGARA	Kadef Deck		F 191103	03-07-2022	BST	6211836265010518	6211836265

Jumlah ABK : 20 (Dua puluh) Orang termasuk Nakhoda

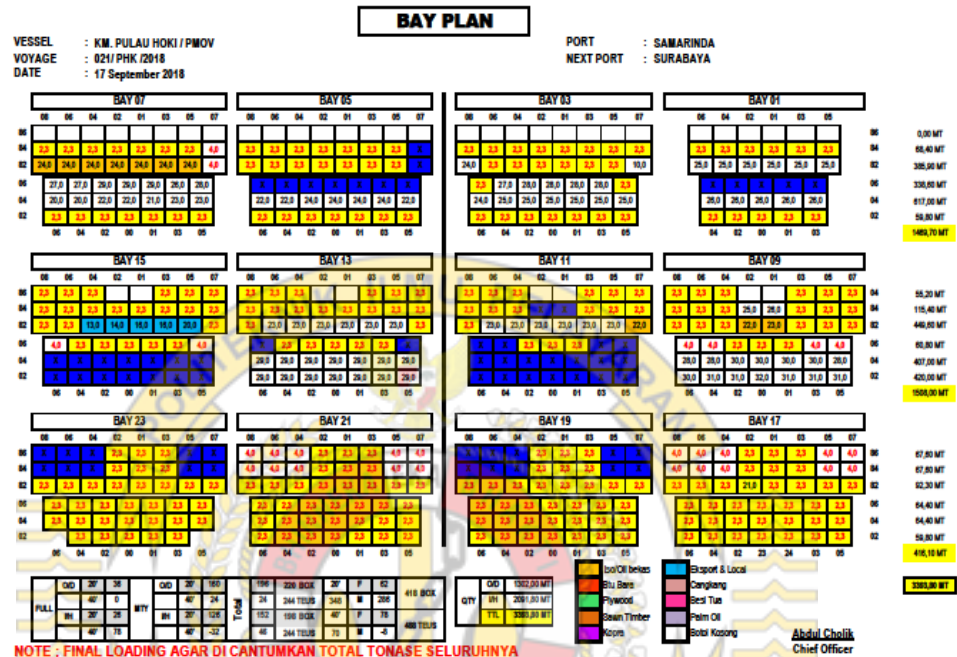
Surabaya, KM. Pulau Hoki 29 Juli 2020


 Capt. Nono Abru Suhartono, M. Mar
 NAKHODA

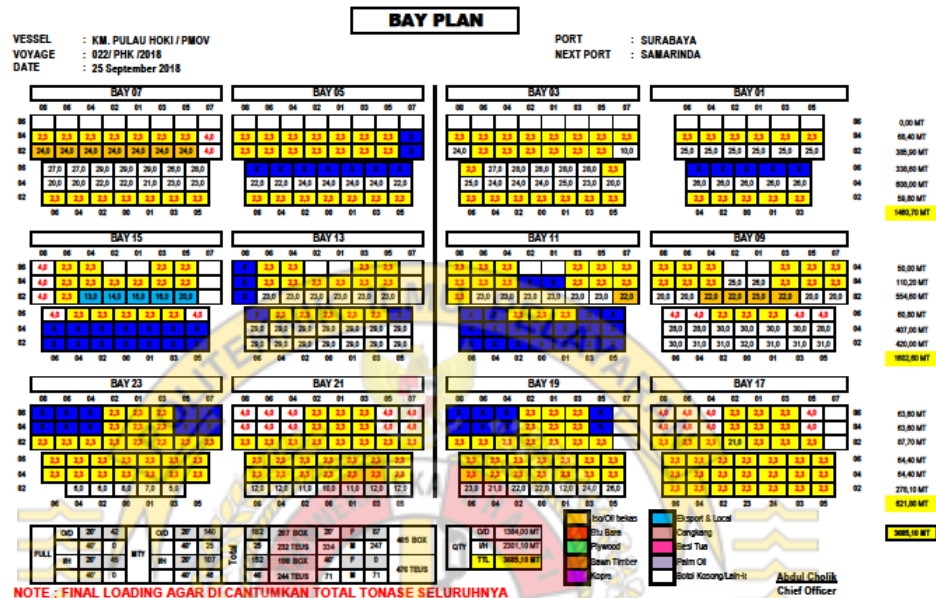
Lampiran 3: Daftar Kapal PT. SPIL

0	NAMA KAPAL	CALL SIGN	NO	NAMA KAPAL	CALL SIGN
1	SPIL PUSAT		51	SPIL CITRA	
2	SPIL NISAKA		52	SPIL HASYA	
3	ARMADA SEJATI		53	SPIL TISYA	
4	CANNON BARU		54	NIRMALA	
5	KALIMANTAN REEDER		55	BC. GAJAH LAUT	
6	VERTIKAL		56	FORTUNE	
7	MINAS BARU		57	PULAU HOKI	PMOV
8	TITANIUM		58	BC. MURO	
9	MAGELAN		59	TB. MURO	
10	BC. SORYU		60	MANALAGI SAMBA	
11	ORENTAL GOOLD		61	AKHASIA	
12	ORENTAL SILVER		62	PAHALA	
13	BC. TARAKAN RAYA		63	BALI SANUR	
14			64		
15	PRATIWI INDAH		65		
16	BC. SAMARINDA RAYA		66	BC. ANGSA LAUT	
17	BC. TENYO		67		
18	BC. BJM RAYA		68	BALI GIANYAR	
19	BC. SURABAYA RAYA		69	DERAJAT	
20	TELUK BERAU		70	ORENTAL PASIFIK	
21	PRATIWI RAYA		71	TELUK FLAMINGGO	
22	ARM. PURNAMA		72	TELUK BINTUNI	
23	HIJAU JELITA		73	ORENTAL SAMUDRA	
24	BALI KUTA		74	BC. BELAWAN RAYA	
25	HIJAU SEJUK		75	ORENTAL MUTIARA	
26	PEKAN BERAU		76	ARM. PERMATA	
27	BALI AYU		77		
28			78	ORENTAL JADE	
29	PHONNIX		79		
30	PULAU LAYANG		80		
31	HIJAU SEGAR		81	ARM. SETIA	
32	ARM. PAPUA		82	PULAU WETAN	
33	MANALAGI HITA		83	HIJAU MUDA	
34			84	HIJAU TERANG	
35	PRATIWI SATU		85		
36	BC. KAJMANA INDAH		86	MT. GLOBAL	
37	VERIZON		87		
38	SEULI BARU		88	MT. PAN LAMONG	
39	BC. BPPN RAYA		89	ARMADA SERASI	
40	ORENTAL DAIMOND		90	PEKAN RIAU	
41	BC. SURABAYA RAYA		91	ORENTAL RUBI	
42	BC. BAYA		92	PULAU NUNUKAN	
43	TB. NANGKA		93	ARM. SENADA	
44	MANALAGI YASA		94	SUMATRA REEDER	
45	ORENTAL GALAXI		95	LUZON	
46	SPIL HANA		96	ORENTAL EMERAL	
47	MULIENIM		97	ARM. SEGARA	
48	SPIL HAPSRI		98	PEKAN FAJAR	
49	SPIL CAYA		99	TB. MANGGA RAYA	
50	BC. GAJAH MADA		100		

Lampiran 4: Container Bay Plan Samarinda



Lampiran 5: Container Bay Plan Surabaya



Lampiran 6: Cargo Manifest Samarinda



PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Container Shipping Division :

Jl. PERAK BARAT NO. 9-10. SURABAYA

Phone : 031-3557767 (Hunting) Fax : 031-3557017 E-mail : csd@spil.co.id

BERITA ACARA PENYERAHAN CONTAINER / CARGO

Pada tanggal **17 SEPT 2018** di dermaga **Pelabuhan Tarakan** telah diterima atau dimuat di atas **KM. PULAU HOKI** Voyage : **21/ 2018** tujuan berupa : **SURABAYA**

1. **CONTAINER : SUB:418BOX /488 TEUS (3393,80 TON)**

LOOS CARGO :

Dalam keadaan **SEAL / SEGEL** dan **CONTAINER / LOOSE CARGO** dalam keadaan **BAIK / UTUH**. Demikian berita acara ini dibuat serta dipergunakan sebagaimana mestinya.

GOT PALKA	KEADAAN AIR	
	ADA	TIDAK

Titipan :

SAMARINDA, 17 SEPT 2018

Pihak II
Yang Menyerahkan

Pihak I
Yang Menerima

(Stevadore / Foreman)

Perwira jaga

Lampiran 7: Cargo Manifest Surabaya



PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

Container Shipping Division :

Jl. PERAK BARAT NO. 9-10. SURABAYA

Phone : 031-3557767 (Hunting) Fax : 031-3557017 E-mail : csd@spil.co.id

BERITA ACARA PENYERAHAN CONTAINER / CARGO

Pada tanggal **25 SEPT 2018** di dermaga **NILAM** Pelabuhan Tanjung Perak, telah diterima atau dimuat di atas **KM. PULAU HOKI** Voyage : **22/ 2018** tujuan berupa : **SAMARINDA**

1. **CONTAINER : SDA :405BOX /476 TEUS (3685,10 TON)**

LOOS CARGO :

Dalam keadaan **SEAL / SEGEL** dan **CONTAINER / LOOSE CARGO** dalam keadaan **BAIK / UTUH**. Demikian berita acara ini dibuat serta dipergunakan sebagaimana mestinya.

GOT PALKA	KEADAAN AIR	
	ADA	TIDAK

Titipan :

Surabaya, 25 SEPT 2018

Pihak II
Yang Menyerahkan

Pihak I
Yang Menerima

(Stevadore / Foreman)

Perwira jaga

Lampiran 8 : Hasil Wawancara

TRANSKRIP WAWANCARA

Dengan menganalisis patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki, berdasarkan pada observasi lapangan dan wawancara yang dilakukan terhadap pihak-pihak yang bertanggung jawab terhadap patahnya *wing ponton*, dalam hal ini adalah Nakhoda, Mualim I, dan Bosun.

DAFTAR NAMA-NAMA RESPONDEN

Responden	Nama	Kebangsaan	Jabatan
I (Satu)	Nono Abri Suhartono	Indonesia	Nakhoda
II (Dua)	Mustang T	Indonesia	Mualim I
III (Tiga)	Eri Yuda Jaya	Indonesia	Bosun

A. HASIL WAWANCARA

1. Wawancara dengan Nakhoda MV. Pulau Hoki

P : “Selamat pagi Capt. Izin bertanya mengenai patahnya *wing ponton* di MV. Pulau Hoki?”

N : “Silahkan, mau tanya yang bagaimana?”

P : “Apa penyebab dari patahnya *wing ponton* Capt?”

N : “Penyebab dari patahnya *wing ponton* adalah yang paling utama adalah korosi. Korosi merupakan musuh bagi konstruksi kapal

karena menimbulkan keropos pada pelat baja. Yang kedua umur kapal, MV. Pulau Hoki ini termasuk kapal yang sudah tua. PT. SPIL membeli kapal ini setengah pakai dan pengirimannya sudah sejak tahun 2008. Jadi perkiraan kapal ini pembuatannya sebelum tahun 2008.

P : “Terima kasih Capt. Atas penjelasannya.”

N : “Sama-sama.”



2. Wawancara dengan Mualim I MV. Pulau Hoki

P : “Selamat sore *Chief*, izin bertanya mengenai patahnya *wing ponton*”

N : “Okey det, mau tanya yang bagian mananya?”

P : “*Wing ponton* ini kenapa bisa bengkok dan patah ya *Chief*?”

N : “Selama saya di kapal ini, yang menjadi penyebab patahnya *wing ponton* adalah dari perawatan kapal yang masih kurang optimal dan tidak sesuai prosedur. Penyebab lainnya adalah beberapa kontainer pada saat pemuatan, muatannya melebihi kapsaitas maksimalnya, yaitu pada kontainer 20 kakki adalah 18 ton dan kontainer 40 kaki adalah 30,4 ton. Dan juga pada saat operator *crane* yang pada saat meletakkan kontainer dengan liar dan menimbulkan benturan menjadikan *wing ponton* banyak yang bengkok.

P : “Dengan adanya *wing ponton* yang patah, akibat apa saja yang ditimbulkan *Chief*?”

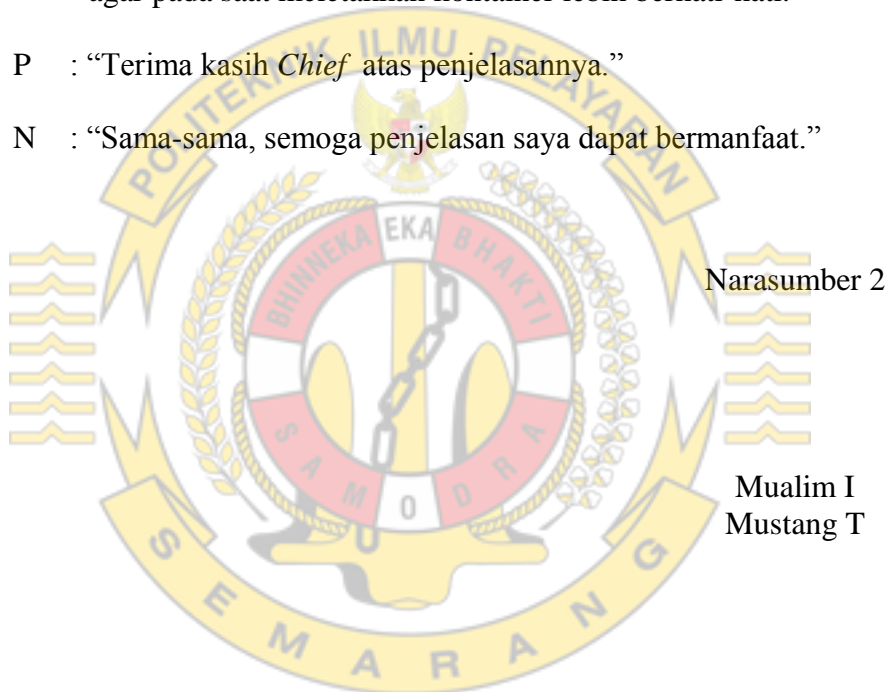
N : “Ya tentu saja pengurangan daya muat kapal, *wing ponton* juga merupakan dari ruang muat kapal. *Wing ponton* yang patah ada di bay 14 dan 16, jadi daya muat kapal berkurang 12 TEUS. Maksimal kontainer ini berkurang dari 488 TEUS menjadi 476 TEUS. Saya juga harus mengubah *bay plan* yang saya terima dari *stevedore*, karena kontainer di atas *wing ponton* harus dikosongkan. Dan juga kontainer harus dijadwalkan ulang untuk pemuatan ke atas kapal.

P : “Dan upaya mencegah patahnya *wing ponton* tersebut bagaimana *Chief*?”

N : “Yang dapat dilakukan oleh awak kapal adalah dengan pencegahan korosi dengan melakukan perawatan kapal yang optimal dan sesuai prosedur, penambahan pelat baja baru juga bisa dilakukan untuk menopang *wing ponton* yang sudah mulai bengkok. Jika kapal melaksanakan *Docking* penggantian *wing ponton* yang baru bisa dilakukan. Operator *crane* sebaiknya juga diberikan pelatihan lagi agar pada saat meletakkan kontainer lebih berhati-hati.

P : “Terima kasih *Chief* atas penjelasannya.”

N : “Sama-sama, semoga penjelasan saya dapat bermanfaat.”



3. Wawancara dengan Bosun MV. Pulau Hoki

P : “Selamat sore Pak, saya ingin bertanya tentang patahnya *wing ponton*.”

N : “Oke det silahkan”

P : “Pak untuk perawatan *wing ponton* ini apakah sudah maksimal ya?”

N : “Untuk perawatan ini saya rasa masih kurang maksimal, alat-alat yang digunakan untuk melakukan perawatan masih kurang ketersediaannya. Lokasi *wing ponton* yang berada di atas juga menjadi kendala, karena pada saat melakukan perawatan susah untuk memposisikan diri. Lagipula selama saya di kapal ini, perawatan lebih sering dilakukan pada akomodasi dan *maindeck* kapal. Pada tutup palka dan *wing ponton* sangat jarang dilakukan. Ini kan juga karena tutup palka terus menerus dimuati kontainer.”

P : “Oke Pak. Terima kasih atas penjelasannya”

N : “Sama-sama det”

Narasumber 3

Bosun
Eri Yuda Jaya

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Yuli Dwi Haryanto
2. Tempat, Tanggal Lahir : Boyolali, 11 Juli 1997
3. N.I.T : 531611106045 N
4. Alamat Asal : Duwet, RT 19 RW 08,
Andong, Boyolali



5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki-Laki
7. Nama Orang Tua
 - a. Nama Ayah : Sugito
 - b. Nama Ibu : Slamet Haryani
8. Riwayat Pendidikan
 - a. Lulus Sekolah Dasar : 2010 (SD N 1 Boyolali)
 - b. Lulus SMP : 2013 (SMP N 1 Andong)
 - c. Lulus SMA : 2016 (SMA N 1 Boyolali)
9. Pengalaman Praktik Laut (Prala) :
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Salam Pasific Indonesia Lines
 - b. Nama Kapal : MV. Pulau Hoki
 - c. Masa Praktek : 13 Agustus 2018 – 14 Agustus 2019